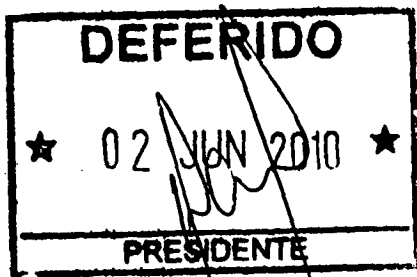




CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Abou Anni



REQUERIMENTO nº

13 - RDS
13- 00677/2010

20

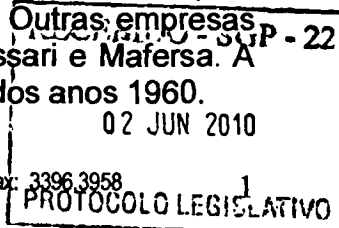
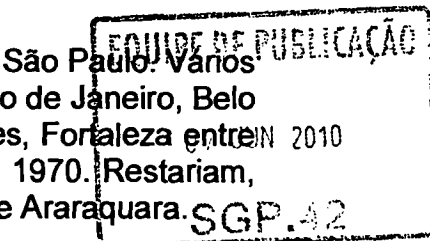
REQUEIRO, nos termos regimentais (art. 224 RI), seja oficiado o Ilmo. **Diretor do DPH (Departamento do Patrimônio Histórico)** da Secretaria de Cultura do Município de São Paulo, solicitando providências, para que, no prazo e sob as penas da lei (art. 82, §§ 1º e 2º LOM), apresente manifestação sobre os termos dos Ofícios 24º. GV/nºs. 60/2010 e 133/2010, respectivamente datados em 10 de fevereiro de 2010 e 16 de março de 2010 (docs. 01/02).

A propósito, por meio dos aludidos ofícios reivindicou-se ao Diretor do Departamento do Patrimônio Histórico a abertura do competente processo visando o **tombamento do trólebus**, haja vista o inegável interesse coletivo por seu valor histórico, cultural e ambiental.

Nesse prisma, argumenta-se que o trólebus é um ônibus similar aos convencionais, todavia movido por eletricidade que chega através de hastes denominadas tecnicamente como alavancas que ficam sobre a carroceria, em permanente contato com a fiação específica que acompanha o percurso. Lembra-se que o trolebus têm parte de sua estrutura elétrica baseada nos bondes que nos Estados Unidos são conhecidos como *trolley*, daí o nome trolebus.

No Brasil os trólebus surgiram em 1949 na cidade de São Paulo. Vários sistemas seriam criados entre os anos 1950 e 1960 como os do Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Niterói, Porto Alegre, Salvador, Campos dos Goytacazes, Fortaleza entre outros, sendo a maioria destes extintos até o início da década de 1970. Restariam, daquela época, apenas os sistemas de São Paulo, Recife, Santos e Araraquara.

A demanda por esse tipo de veículo despertou o interesse de empresas nacionais em produzirem trólebus localmente. O primeiro protótipo brasileiro, com um índice de nacionalização de 85% do custo, foi construído pela Villares em 1958 e entregue à CMTC, recebendo o prefixo 6007. Outras empresas posteriormente acompanharam a iniciativa, dentre as quais a Massari e Mafersa. A própria CMTC encarregou-se de reformar alguns veículos no final dos anos 1960.





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

TID _____

RDS 0677/2010

-----Cópia autêntica. "REQUEIRO, nos termos regimentais, seja oficiado ao Diretor do DPH - Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura do Município de São Paulo, solicitando providências para que, no prazo e sob as penas da lei (art. 82, § 1º e 2º da LOM), apresente manifestação sobre os termos dos Ofícios 24º GV/nºs 60/2010 e 133/2010, respectivamente datados de 10 de fevereiro de 2010 e 16 de março de 2010 (docs. 01/02). A propósito, por meio dos aludidos ofícios, reivindicou-se ao Diretor do Departamento do Patrimônio Histórico a abertura do competente processo visando o tombamento do trólebus, haja vista o inegável interesse coletivo por seu valor histórico, cultural e ambiental. Nesse prisma, argumenta-se que o trólebus é um ônibus similar aos convencionais, todavia movido por eletricidade que chega através de hastes denominadas tecnicamente como alavancas, que ficam sobre a carroceria, em permanente contato com a fiação específica que acompanha o percurso. Lembra-se que o trólebus tem parte de sua



estrutura elétrica baseada nos bondes que nos Estados Unidos são conhecidos como trolley, daí o nome trólebus. No Brasil, os trólebus surgiram em 1949 na cidade de São Paulo. Vários sistemas seriam criados entre os anos 1950 e 1960 como os do Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Niterói, Porto Alegre, Salvador, Campos dos Goytacazes, Fortaleza, entre outros, sendo a maioria destes extintos até o início da década de 1970. Restariam, daquela época, apenas os sistemas de São Paulo, Recife, Santos e Araraquara. A demanda por esse tipo de veículo despertou o interesse de empresas nacionais em produzirem trólebus localmente. O primeiro protótipo brasileiro, com um índice de nacionalização de 85% do custo, foi construído pela Villares em 1958 e entregue à CMTC, recebendo o prefixo 6007. Outras empresas posteriormente acompanharam a iniciativa, dentre as quais a Massari e Mafersa. A própria CMTC encarregou-se de reformar alguns veículos no final dos anos 1960. Nos anos 1980 os trólebus ganhariam novo fôlego no Brasil, através de um programa criado pela estatal Empresa Brasileira de Transportes Urbanos — EBTU, em conjunto com o Ministério dos Transportes e o BNDE (atual BNDES). Surgiriam os sistemas de Ribeirão Preto e de Rio Claro, além do Corredor Metropolitano São Mateus - Jabaquara, da Empresa



Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo, na região metropolitana de São Paulo. Os remanescentes de outras épocas receberam investimentos para renovação e reforma da estrutura elétrica, além da compra de novos veículos e até mesmo a pavimentação de ruas e avenidas por onde os trólebus circulariam. Todavia, desde o início dos anos 1990, influenciados pelos novos tempos da política que exigem a chamada “redução do tamanho do Estado” através de privatizações, esses veículos foram gradativamente sendo deixados de lado e desativados no Brasil, dada a falta de interesse dos empresários de ônibus nacionais. Foram extintos os sistemas de Rio Claro em 1993, Ribeirão Preto em 1999, Araraquara em 2000 e o de Recife em 2001. Santos sofreria uma redução drástica entre os anos de 1993 e 1996, com a retirada de mais de 50 carros de circulação e a manutenção de apenas uma das sete linhas antes existentes. O sistema foi privatizado em 1998 e, atualmente, apenas seis carros circulam no sistema municipal daquela cidade em uma linha, a 20, ligando o Centro ao Gonzaga. Há planos de se criar uma linha turística de trólebus na cidade. Por outro lado, foi solicitado o tombamento do sistema de trólebus de Santos, em tramitação. Na Cidade de São Paulo, apesar da privatização da CMTC (Companhia Municipal de



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Transportes Coletivos) em 1993, atualmente apenas 194 (cento e noventa e quatro) trólebus permanecem em operação realizada pela empresa Himalaia Transportes S/A. Destarte, não se pode olvidar que a utilização dos trólebus reduz o consumo de combustível e consequentemente a poluição do meio ambiente e sonora, assim como os gastos com a saúde da população. Outrossim, consoante a noção cedida na página da internet, [sito trólebus — Wikipédia](#), a enciclopédia livre, imperioso se faz aprovar a abertura do processo com a deliberação final pelo tombamento. Destarte, cumpre informar que lamentavelmente os veículos de números 41501, 41503, 41505, 41522, 41524 e, salvo engano 41508 e 41512, foram suprimidos do sistema do transporte coletivo pela SPTrans, o que demonstra a urgente necessidade de ser declarado o tombamento do trólebus. Com efeito, requereu-se ao DPH que realizasse a avaliação técnica preliminar, a fim de ser submetida ao CONPRESP (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo), para ao final ser preservado o trólebus, por seu inegável valor histórico, cultural e ambiental. Por fim, observe que a presente manifestação foi reivindicada em fevereiro de 2010 e até a presente data sequer foi encaminhada qualquer resposta a este Vereador,



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

nem ao menos para justificar o atraso no envio do retorno. Sala das Sessões, 02 de junho de 2010. (a) **ABOU ANNI**. OFICIE-SE, 02-06-2010.

(a) Dalton Silvano." Eu, **MARCOS ANTONIO LEONIDAS**
Técnico Administrativo, extraí esta cópia fielmente do original. São Paulo, 07 de junho de 2010.

Confere: **CLAUDIO H. L. LINHARES**
Assistente Parlamentar, Supervisor de Finalização do Processo

Legislativo, **JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS**
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo. Visto, **ÂNGELA BORDIN ANDREONI**
Secretária de Apoio Legislativo,

Secretária de Apoio Legislativo da Câmara Municipal de São Paulo.-

Anexos: Ofícios 24º GV nº 60/2010 e 133/2010.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Presidência

OF. SGP-23

nº 1982/2010

São Paulo, 14 de junho de 2010.

Senhor Diretor,

Cumpre-me encaminhar a Vossa
Senhoria cópia autêntica do Requerimento RDS 0677/2010, de
iniciativa do Vereador Abou Anni.

Na oportunidade, apresento a Vossa
Senhoria os protestos de minha distinta consideração.

ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Presidente

A Sua Senhoria o Senhor Doutor Walter Pires,

Mui Digno Diretor do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria de
Cultura do Município de São Paulo.

JCSS/mk.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO**

SMC-001009/10*0

São Paulo, 20 de agosto de 2010

Ofício no. 185/DPH-G/2010

15 - DOCREC
15- 03286/2010

**Ref.: "Abertura de Tombamento de Bem Material: Trólebus Paulistano"
Câmara Municipal de São Paulo CMSP – Vereador Abou Anni**

Prezado Senhor Presidente

Em atenção ao Ofício no. 1982/SGP-23/2010 onde V. Exa. encaminha o Requerimento RDS 0677/2010 sobre a abertura de tombamento do "Trólebus Paulistano" de autoria do DD Vereador Abou Anni, temos a informar que procedemos à resposta solicitada através do Ofício 182/DPH-G/2010, nos seguintes termos:

- *"Reconhecemos a relevância do ônibus elétrico, ou trólebus, como importante meio de transporte público que fez e ainda faz parte do cotidiano paulistano;*
- *Pedimos especiais desculpas por não termos informado ao DD. Vereador anteriormente as providências que já estavam sendo tomadas por este Departamento para atender a sua solicitação.*
- *Ocorre que qualquer resposta a respeito de propostas de tombamento requerem uma análise apoiada em pesquisa histórica e isso não ocorre em rápido espaço de tempo, agravado pelo fato de que o volume crescente de demandas solicitadas a este DPH não corresponde a um aumento de técnicos para atendimento das mesmas;*
- *Sendo assim, informamos que nesta data chegou ao Gabinete o relatório elaborado na Seção Técnica de Levantamento e Pesquisa da Divisão de Preservação deste DPH em resposta a esta demanda, que anexamos a este Ofício para Vossa apreciação,*
- *Informamos ainda que para essa matéria foi autuado o Processo Administrativo 2010-0.230.473-0 que trata da: "Abertura de Estudo de Tombamento para o Trólebus Paulistano" e que em breve deve passar pelo Conpresp para deliberação."*

Sendo o que tínhamos a oficiar, aproveitamos o ensejo para apresentar nossos protestos de estima e consideração.


WALTER PIRES
Diretor
Presidente

Ilustríssimo Presidente
ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Câmara Municipal de São Paulo
Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100
São Paulo - SP - CEP 01319-900 - Bela Vista
Telefone: (0xx11) 3396-4000

LMC/lmc



SGP.23
Senhor Supervisor:

Segue o presente
para adotar as
providências cabíveis.

SG. 24/08/2010

Luiz Carvalho Ciniz
Presidência
R.F. 10.814



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Folha de Informação n.º

do n.º de em / / (a).....

Divisão de Preservação
Sr.ª Diretora

CÓPIA

Trata o presente de pedido de abertura de processo de tombamento do “trólebus”, também conhecido como “ônibus elétrico” em São Paulo, encaminhado pelo Vereador Abou Anni, sob a justificativa do “*inegável interesse coletivo por seu valor histórico, cultural e ambiental*”. Um dos motivos que orientam o pedido, apontado pelo vereador, é o receio de que o sistema de trólebus na cidade de São Paulo seja extinto e substituído pelos ônibus comuns, movidos a diesel.

De modo a orientar nosso parecer sobre tal questão, apresentamos os dados que seguem.

O sistema de trólebus foi implantado em São Paulo em 1949 pela extinta Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC). A primeira linha ligava a Praça João Mendes, no centro da cidade, à Praça General Polidoro, no bairro da Aclimação. Logo outras linhas foram criadas, todas operando com veículos importados da Inglaterra e dos Estados Unidos (*Cronologia do Transporte Coletivo em São Paulo. 1865-2006*. SPTrans. www.sptrans.com.br acesso em 7.6.2010).

As discussões que antecederam a implantação desse sistema de transporte coletivo em São Paulo apontavam duas grandes vantagens dos trólebus em relação aos bondes, que, à época, eram responsáveis pelo transporte de mais de 65% dos passageiros: possibilitavam maior conservação dos calçamentos dos logradouros e a supressão do ruído provocado pelo atrito das rodas dos bondes em contato com os trilhos (Waldemar Correa Stiel. *História dos transportes coletivos em São Paulo*. São Paulo: Mc Graw-Hill do Brasil, 1978, pág. 36).

Os bondes eram velhos conhecidos dos paulistanos. Os primeiros carros, puxados por burros, chegaram à cidade em 1872. Somente em 1900 a primeira linha de bondes elétricos, operada pela *The São Paulo Tramway, Light & Power Company*, sob concessão da prefeitura, entrou em funcionamento. Com o contínuo crescimento da cidade, os trilhos e a rede elétrica necessária ao funcionamento dos bondes demoravam a chegar aos novos loteamentos. Os custos de implantação de novas linhas também eram consideráveis. Os auto-ônibus, que começaram a chegar ao mercado nos anos 1920, representavam uma opção viável por apresentarem maior mobilidade que os bondes. Podiam alcançar pontos distantes da cidade, onde ainda não havia trilhos, tampouco rede elétrica. A primeira linha de ônibus de São Paulo entrou em operação em 1926 (Stiel, 1978: 35).

A CMTC, empresa municipal criada pelo Decreto-Lei Municipal nº 365 de 10 de outubro de 1946, herdou as linhas de bondes anteriormente operadas pela Light e também passou a administrar os contratos de concessões de linhas de ônibus da cidade, operadas por empresas particulares. Por considerar o sistema de bondes pouco rentável, a Light ficou muitos anos sem investir na implantação de novas linhas e na manutenção dos veículos, aguardando apenas o encerramento de seu contrato com a prefeitura. Assim, quando assumiu a gestão do transporte público, a CMTC cuidou não

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

CÓPIA

apenas de fazer novos investimentos, mas de encontrar soluções para ampliar e modernizar os serviços.

Foi nesse contexto que os trólebus chegaram a São Paulo. Aos poucos, o número de linhas e o de veículos foi crescendo. Nos anos 1960, os bondes foram paulatinamente retirados das ruas, sob a justificativa de uma modernização do transporte público, mas não foram substituídos pelos trólebus e sim pelos auto-ônibus.

Apesar de representarem uma opção de transporte público sem emissão de poluentes e com baixo índice de ruído, os trólebus não conseguiram suplantiar ou substituir os bondes na memória e no imaginário popular, tal o modo como sua presença se incorporou à história da cidade.

A literatura apresenta vários registros do bonde integrado ao cotidiano da cidade. Um trecho do livro de memórias do historiador Boris Fausto, *Negócios e ócios. Histórias da imigração* (São Paulo: Companhia das Letras, 1997, pág. 100-101), nos dá a dimensão de como os bondes davam o tom do relacionamento entre as pessoas na São Paulo dos anos 1930, quando ele e sua família moravam na Rua Maria Antonia.

Meu pai tomava o bonde Santa Cecília que passava às oito e quinze para ir ao trabalho. Mas, às vezes, se atrasava uns minutos. O motoneiro do bonde, seu conhecido de todos os dias, o esperava então pacientemente, recebendo-o com um sonoro bom-dia. Se algum passageiro se impacientava, não demonstrava esse sentimento, que seria considerado fruto de má educação.

Antonio de Alcântara Machado, em sua novela *Brás, Bexiga e Barra Funda* (São Paulo/Belo Horizonte: EDUSP/Itatiaia, 1988), apresenta o bonde quase como um personagem da cidade, responsável também por inúmeros acidentes: “(...) *Gaetaninho saiu correndo. Antes de alcançar a bola um bonde o pegou. Pegou e matou.*” Acessível a todas as classes sociais, o bonde era praticamente a única opção de transporte para os trabalhadores urbanos: “*Ali na Rua Oriente a ralé quando muito andava de bonde. De automóvel ou carro só mesmo em dia de enterro. De enterro ou de casamento.*”

Os trólebus, por sua vez, não tiveram a mesma repercussão positiva que os bondes e, no imaginário popular, ficaram gravados como veículos lentos e desajeitados, contrastando com o ritmo de vida veloz da cidade. Ao fazer uma curva mais fechada, os cabos ligados à rede elétrica aérea costumavam se soltar, obrigando o motorista a descer e a recolocar o cabo no lugar, interrompendo o trânsito e gerando protestos dos demais motoristas. Nos anos 1960, período em que a indústria automobilística foi implantada no Brasil e o automóvel Volkswagen, popularmente chamado de Fusca, fazia grande sucesso entre os paulistanos, uma anedota ganhou as ruas, onde, humanizado, o trólebus assumia uma personalidade tímida e pouco afinada com os costumes de sua época, enquanto o Fusca seria ágil e moderno: “*Sabe o que o Fusca falou para o ônibus elétrico? Tão grande e ainda usa suspensórios!*” (cf. <http://www.saopaulominhacidade.com.br/list.asp?ID=3742> acesso em 15.6.2010).

Entre 1978 e 1983, a CMTC adquiriu 290 trólebus novos, com tecnologia mais moderna, que proporcionava redução no consumo de energia elétrica. Somados aos carros já em circulação, a frota de “elétricos” chegou a 400 veículos.

Uma mudança significativa ocorreu no sistema de trólebus a partir de 1983. Até então, a CMTC era responsável pela operação dos veículos e pela manutenção da rede elétrica. A partir daquele ano, a CMTC continuou operando a frota de trólebus, mas a responsabilidade pela manutenção da rede elétrica foi transferida à Eletropaulo, empresa estatal de distribuição de energia de São Paulo (Institute for Transportation & Development Policy. Os trólebus na Cidade de São Paulo: Uma Análise Preliminar. Fevereiro de 2008. Disponível em <http://www.itdp.org/documents/trolebus->

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

CÓPIA

saopaulo.pdf acesso em 15.6.2010).

Um novo contrato foi firmado entre a CMTC e a Eletropaulo em 1985, com duração de 25 anos. Por esse contrato, a Eletropaulo responderia pela operação e manutenção da rede aérea, enquanto a CMTC responderia pela operação e manutenção da frota de trólebus. Em 1994, a CMTC foi privatizada, dando origem à São Paulo Transporte S/A (SPTrans). Em 1998, foi a vez da Eletropaulo também ser privatizada, passando a se chamar AES Eletropaulo. A partir de então, segundo autoridades e técnicos especialistas, as quedas de energia e outros problemas relativos à manutenção da rede aérea tornaram-se mais comuns. Tais problemas foram apontados como os responsáveis pela supressão de algumas linhas ao longo da década de 2000.

Atualmente, há 14 linhas em operação na cidade de São Paulo:

342-M (10) – Terminal São Mateus – Terminal Penha
408-A (10) – Machado de Assis – Cardoso de Almeida
2002 (10) – Terminal Parque Dom Pedro II – Terminal Bandeira
2100 (10) – Terminal Vila Carrão – Praça da Sé
2101 (10) – Praça Silvio Romero – Praça da Sé
2101 (41) – Praça Silvio Romero – Terminal Vila Prudente
2102 (10) – Terminal Vila Carrão – Terminal Parque Dom Pedro II
2270 (10) – Terminal São Mateus – Terminal Parque Dom Pedro II
2290 (10) – Terminal São Mateus – Praça Clóvis
2291 (10) – Terminal São Mateus – Praça da República (Noturno)
3160 (10) – Terminal Vila Prudente – Praça Clóvis
3160 (21) – Terminal Vila Prudente – Terminal Parque Dom Pedro II
4112 (10) – Santa Margarida Maria – Praça da República (Circular)
4113 (10) – Gentil de Moura – Praça da República (Circular)
(fonte: <http://sptransporte.kit.net/SPTrans/Linhas/trolebus.htm> acesso em 9.6.2010).

Há, ainda, o Corredor Metropolitano São Mateus – Jabaquara, mantido pela EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos), que opera somente com trólebus.

Estudo contratado pela Prefeitura ao *Institute for Transportation & Development Policy* (ITDP) concluiu que os trólebus apresentam tanto vantagens como desvantagens para a cidade de São Paulo. Contudo, a recomendação é a de que a frota deve ser mantida e modernizada.

A tecnologia atual permite a instalação de cabos que produzem menos impacto visual. Outra possibilidade é a adoção de um sistema de cabeamento subterrâneo e a instalação de usinas geradoras ao longo da linha. Toda essa modernização, no entanto, tem seu custo e deverá ser avaliada pela SPTrans.

A criação de corredores exclusivos para trólebus, com calçamento especial e sem a concorrência dos automóveis e outros veículos pesados também são apontadas pelos especialistas como boas soluções para o funcionamento de trólebus. Os corredores, em geral, apresentam vias mais retas, com curvas mais suaves, e exigem menos manobras arriscadas, fatores estes comumente apontados como responsáveis pela soltura dos cabos ligados à rede aérea.

O final de 2010 é o prazo para o encerramento do contrato entre a SPTrans, responsável pela administração da frota, e a AES Eletropaulo, responsável pela manutenção da rede elétrica aérea do sistema de trólebus. Este fato e a incerteza do que poderá ocorrer em seguida é o que move o Vereador Abou Anni a solicitar o tombamento do trólebus.

Na cidade de São Paulo, ações de preservação da memória dos transportes

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

CÓPIA

coletivos, incluindo o trólebus, já foram tomadas.

O Museu dos Transportes Públicos Gaetano Ferolla, administrado pela São Paulo Transporte S/A, mantém, em seu salão de exposições, bondes, ônibus e dois trólebus que circularam pelas ruas de São Paulo. Os veículos estão bem conservados e abertos à visitação gratuita. Um dos trólebus em exposição é um modelo ACF Brill (American Car and Foundry), fabricado nos EUA entre 1946 e 1948, que circulou na cidade de Denver, Colorado, EUA. Em 1957, a CMTC comprou 75 veículos como este, à época com cerca de dez anos de uso. Estes carros trafegaram por São Paulo até o final dos anos 1990. Sua capacidade é de 43 passageiros sentados e 46 em pé.



Trólebus ACF Brill, fabricado entre 1946 e 1948. Museu dos Transportes Públicos Gaetano Ferolla.
Foto: DPH/Divisão de Preservação, Chico Saragiotto, 5.5.2010.



Interior do trólebus ACF Brill. Museu dos Transportes Públicos Gaetano Ferolla. Foto: DPH/Divisão de Preservação, Chico Saragiotto, 5.5.2010.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

CÓPIA

Também está em exposição no Museu dos Transportes um trólebus construído pelo Consórcio Carrocerias Grassi-Villares em São Paulo, em 1961, sob encomenda da CMTC e concessão das empresas norte-americanas Marmom Herrington e Westinghouse, que fabricavam um modelo similar nos Estados Unidos. O motor da marca Villares foi produzido sob licença da Westinghouse. A capacidade deste veículo é de 47 passageiros sentados e 48 em pé. A CMTC comprou 10 trólebus como este.



Trólebus Grassi-Villares, fabricado entre 1958 e 1961. Museu dos Transportes Públicos Gaetano Ferolla. Foto: DPH/Divisão de Preservação, Chico Saragiotto, 5.5.2010.



Trólebus Grassi-Villares. Museu dos Transportes Públicos Gaetano Ferolla. Foto: DPH/Divisão de Preservação, Chico Saragiotto, 5.5.2010.



Interior do trólebus Grassi-Villares. Museu dos Transportes Públicos Gaetano Ferolla. Foto: DPH/Divisão de Preservação, Chico Saragiotto, 5.5.2010.

Outra ação de preservação da memória do bonde e do trólebus em São Paulo diz respeito à abertura de processo de tombamento do conjunto arquitetônico da antiga estação de bondes do Brás, que posteriormente abrigou a Garagem de Trólebus da CMTc, localizado à Avenida Celso Garcia nºs 142 e 158 e Rua Doutor Costa Valente nºs 314 e 326, no bairro do Brás (Resolução nº 34/Conpresp/92). Integram o conjunto arquitetônico os seguintes elementos: oficinas de manutenção, salas técnicas e administrativas, pátios de estacionamento descobertos, galpão coberto, caixa d'água, edifícios administrativos, muros e remanescentes dos trilhos do interior da garagem e das ruas no entorno imediato. Todo o conjunto é utilizado, atualmente, pela concessionária SPTrans.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

CÓPIA



Edifícios integrantes do conjunto arquitetônico da Garagem de Trólebus do Brás. Foto:
DPH/Divisão de Preservação, Chico Saragiotto, 14.12.2005.



Trólebus no interior da Garagem do Brás. Foto: DPH/Divisão de Preservação, Chico Saragiotto, 14.12.2005.

Amados ou não, os trólebus se integraram à rotina da cidade, foram acompanhando as mudanças tecnológicas e representam uma boa opção de meio de transporte com o uso de energia limpa, muito valorizada hoje em dia. Introduzidos em São Paulo em meados do século XX, os trólebus não provocaram o mesmo impacto que os velhos bondes no dia-a-dia da cidade e nas lembranças dos paulistanos, mas desempenharam e ainda desempenham importante função no sistema de transporte coletivo.

Em termos de valor ambiental, os trólebus apresentam fatores importantes quando comparados aos ônibus comuns, como o baixo nível de ruído e a não emissão de poluentes, sobretudo numa metrópole como São Paulo, onde a poluição sonora e do ar costumam atingir níveis elevados. A rede aérea, por sua vez, contribui com a poluição visual e produz impacto negativo, sobretudo nas regiões históricas da cidade, onde há grande concentração de edifícios tombados, cuja visibilidade fica prejudicada.

O instrumento jurídico do tombamento se aplica aos bens materiais de grande significado para uma determinada comunidade, de modo a garantir sua preservação e impedir sua descaracterização. Propor o “tombamento do trólebus”, tal como solicitado, implicaria em preservar elementos materiais e imateriais que integram o sistema, como os veículos, a rede aérea, as usinas de energia, os itinerários, as vias públicas e seu calçamento. Tal medida poderia impor dificuldades ao gerenciamento

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

CÓPIA

do sistema como um todo, caso haja a necessidade de substituir os veículos em uso por novos, a rede aérea por rede subterrânea ou mesmo o itinerário, em virtude de reformulações viárias mais amplas. Por fim, acreditamos que aplicar o instrumento do tombamento a este caso não será garantia da continuidade do sistema de trólebus paulistano, que envolve planejamento urbano e decisões de várias empresas e de diferentes instâncias de governo.

Passam a acompanhar o presente os Ofícios GV n^{os} 60/2010 e 133/2010.

À sua consideração.

Em 14.7.2010.



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO**

São Paulo, 20 de agosto de 2010

Ofício no. 182/DPH-G/2010

**Ref.: "Abertura de Tombamento de Bem Material: Trólebus Paulistano"
Câmara Municipal de São Paulo CMSP – Vereador Abou Anni**

Prezado Senhor Vereador

Com escusas pelo tempo decorrido e em atenção a solicitação de V. Exa.. constante do Ofício 24º.GV / nº.60 / 2010 reiterado pelos Ofícios 24º.GV / nº. 133 / 2010 e 24º.GV / nº.362/ 2010 para a abertura de tombamento do "Trólebus Paulistano", temos a informar que:

- Reconhecemos a relevância do ônibus elétrico, ou trólebus, como importante meio de transporte público que fez e ainda faz parte do cotidiano paulistano;
- Pedimos especiais desculpas por não termos informado a V.S.a anteriormente as providências que já estavam sendo tomadas para atender a esta solicitação.
- Ocorre que qualquer resposta a respeito de propostas de tombamento requerem uma análise apoiada em pesquisa histórica e isso não ocorre em rápido espaço de tempo, agravado pelo fato de que o volume crescente de demandas solicitadas a este DPH não corresponde a um aumento de técnicos para atendimento das mesmas;
- Sendo assim, informamos que nesta data chegou ao Gabinete um consistente relatório elaborado na Seção Técnica de Levantamento e Pesquisa da Divisão de Preservação deste DPH em resposta a Vossa solicitação, que anexamos a este Ofício para apreciação,
- Informamos ainda que, para essa matéria, foi autuado o Processo Administrativo 2010-0.230.473-0 que trata da: "Abertura de Estudo de Tombamento para o Trólebus Paulistano" e que em breve deve passar pelo Conpresp para deliberação.

Sendo o que tínhamos a oficiar, aproveitamos o ensejo para apresentar nossos protestos de estima e consideração.


WALTER PIRES
Diretor
Presidente

CÓPIA

Ilustríssimo Senhor Vereador

ABOU ANNI

Câmara Municipal de São Paulo

Palácio Anchieta - Viaduto Jacareí, 100 - 4º andar - sala 406

São Paulo - SP - CEP 01319-900 - Bela Vista

Telefone: (0xx11) 3396-4525

Fax: (0xx11) 3396-3958

LMC/lmc



LEG.2 - DEPARTAMENTO DE SERVIÇOS LEGISLATIVOS

RECIBO DE ENTREGA DE RESPOSTA DE OFÍCIO

AO(A) SR.(A). VEREADOR(A) ABOU ANNI

SALA 0000

ENCAMINHAMOS A(S) RESPOSTA(S) AO OFÍCIO 001.982 / 2010 ENDEREÇADO A :

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA

REFERENTE A(S) MATÉRIA(S) LEGISLATIVA(S) RELACIONADA(S) ABAIXO:

RDS 00677 / 2010 PROTOCOLO P.M.S.P.

DOCUMENTO RECEBIDO C.M.S.P. 03286 / 2010 DATA DO RECEBIMENTO: 03/09/2010

NÚMERO DE ORIGEM:OFICIO 185/DPH-G/2010

RESPOSTA

JA HA ESTUDO SENDO FEITO NO SENTIDO DO TOMBAMENTO DO TRÓ
LEBUS PAULISTANO E O ASSUNTO TRATADO PELO DO P.A. 2010-3.
230.473-0.

ENTREGUE POR LEG. 2, RECEBIDO POR _____

REGISTRO N.º _____, EM ____/____/____